Transport Canada Transports Canada

TP 6980F

Numéro 1/2004

feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

table *des* ***matières***

ÉCHOS DU HANGAR	deuxième de couverture
AVIONS	1
GIRAVIONS	6
HÉLICES	6
MOTEURS	7
PRENEZ GARDE	8
CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS	9
PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES	9
PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA	10
SAIB DE LA FAA	12
LISTE DES RDS	13

échos du hangar

Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs

COLLOQUES DES TECHNICIENS D'ENTRETIEN D'AÉRONEFS (TEA)

La Division du maintien de la navigabilité aérienne a participé jusqu'à présent à trois colloques annuels des TEA qui ont eu lieu à Toronto, à Montréal et, tout récemment, à Vancouver.

En 2003 et 2004, les colloques de la Division ont pour thème : « Au-delà du rapport des difficultés en service », et on y traite des diverses mesures correctives mises au point et largement répandues par le Maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada.

La revue *Feed-Back*, les avis de navigabilité, les avis de difficultés en service et les alertes aux difficultés en service, ont été brièvement présentés dans un exposé de 45 minutes; on a aussi porté un regard un peu plus approfondi sur l'élaboration des consignes de navigabilité, sur celles qui " s'appliquent à vous " et sur les autres moyens de se conformer aux exigences d'une consigne de navigabilité.

Les exposés ont reçu un bon accueil, et les réactions ont été des plus positives.

En prévision de futurs exposés, nous aimerions obtenir de vous, qui faites partie du milieu aéronautique, des suggestions de sujets liés au maintien de la navigabilité aérienne. Les suggestions sur d'autres sujets liés au maintien de la navigabilité aérienne, comme les aéronefs vieillissants et le programme RDS, sont les bienvenues, et nous vous invitons à les envoyer à l'adresse suivante : SDRS@tc.gc.ca

N'hésitez pas à nous faire parvenir directement tous vos commentaires ou suggestions, ou venez nous rencontrer à un de nos prochains colloques. Veuillez consulter le calendrier ci-dessous pour plus de détails.

SYMPOSIUMS, SALONS ET ATELIERS 2004 POUR LES TEA

CENTRE Du 3 au 5 mars	OUEST Du 24 au 26 mars	ATLANTIQUE Du 29 avril au 1er mai
Best Western Victoria Inn (aéroport de Winnipeg) 1808, av. Wellington, Winnipeg MB R3H 0G3	Coast Plaza Hotel & Conference Centre 1316, 33e Rue NE, Calgary AB T2A 6B6	CASINO Nova Scotia Hotel 1919, rue Upper Water, Halifax, NS B3J 3J5
Tél. : 1 800 928 4067 ou 204 786-4801 **Fax:** 204 786-1329 **Internet :** www.vicinn.com	**Tél :** 1 800 661-1464 ou 403 248-8888 **Fax :** 403 248-0749 **Internet :** www.info@calgaryplaza.com	**Tel:** 1 866 425-4329 or 902 421-1700 **Fax:** 902 422-5801 **Internet:** www.casinonovascotia.com

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification. Afin de ne pas manquer la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, (AARA), Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

©Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2004
Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

Avis/Exonération de responsabilité :

Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement.
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

Photos en couverture : *Gracieusement fournies par Bombardier Aerospace Ltd : le Challenger 300 nouvellement certifié.*

This publication is also available in English.

avions

BEECH A100 KING AIR RDS n° 20030317008

Contrefiche supérieure du train d'atterrissage criquée

Après qu'un pilote eut signalé que l'amortisseur oléopneumatique du train principal droit était bas, l'équipe de maintenance a tenté de remettre de l'azote dans cet amortisseur. L'azote s'est alors immédiatement mis à fuir par une énorme crique autour de la bosse de la rotule supérieure, sur la contrefiche portant la référence 50-8103327. La crique, longue de quelque six pouces, avait pris naissance au bas de la contrefiche et montait le long du rayon, du côté gauche de la bosse, puis tournait et traversait la partie supérieure de cette dernière. Notre correspondant a également ajouté que ce train totalisait 277 cycles depuis la dernière inspection.

Notre correspondant a établi que cette crique n'avait pas été causée par un atterrissage dur. Il soupçonne plutôt qu'une contrainte dans la région du rayon a donné naissance à cette crique. Cette contrefiche supérieure en particulier, portant la référence 50-8103327, n'a été installée que sur les avions portant les numéros de série 1 à 161. Raytheon possède deux autres modèles de contrefiches supérieures en service (portant les références 50-810332-3 et 99-810028-7) qui sont utilisés sur les King Air plus récents. Notre correspondant a également ajouté que ces contrefiches supérieures sont usinées de façon différente dans la région où la crique a été décelée.

BEECH 1900 RDS n° 2003101001

Semelle de longeron criquée

Une crique a été décelée dans la semelle de longeron inférieure horizontale droite (portant la référence 1181200291), à la référence 117.0 BL. Cette crique s'est propagée de l'arrière du trou du rivet à l'extrémité de la semelle ainsi que vers l'avant, juste devant la partie arrondie de la semelle (de la patte verticale).

Le personnel de maintenance a décelé cette crique lors d'une inspection prévol. On a communiqué avec le constructeur, et on a commencé à procéder à une réparation approuvée visant à ajouter un nouveau morceau à la semelle inférieure.

Nombre d'heures de la pièce depuis sa mise en service initiale : 16 961

Nombre de cycles de la pièce : 25 489

L'inspection méticuleuse des régions " difficiles à voir " peut permettre des découvertes intéressantes. Bien joué!

BOMBARDIER CANADAIR CL600 2C10 (RJ) RDS n° 20031127014

EICAS touché par la foudre

Alors qu'il passait 7 000 pieds en descente, l'avion a été frappé par la foudre, du côté avant droit du fuselage au niveau du poste de pilotage. Un message indiquant l'extinction du réacteur droit est alors apparu sur le système d'affichage des paramètres réacteurs et d'alerte de l'équipage (EICAS), et les paramètres du réacteur droit ont chuté. Après quelques secondes, les paramètres du réacteur sont redevenus normaux, et le réacteur fonctionnait normalement.

Après un atterrissage sans autre incident, le personnel de maintenance a établi que la foudre avait pénétré par la trappe droite du train avant et était ressortie par le bord de fuite du stabilisateur.

L'inspection ultérieure du réacteur droit n'a révélé aucun dommage apparent. L'enquête du personnel de maintenance a par la suite confirmé que le message d'extinction réacteur de l'EICAS s'était affiché à cause du passage des paramètres N2 à une valeur inférieure au ralenti de vol pendant quelques secondes.

Il se peut que le foudroiement ait nui au fonctionnement de l'ordinateur de l'EICAS et/ou aux systèmes connexes affichant l'état des réacteurs, les avis, les mises en garde et les avertissements servant à prévenir l'équipage de conduite.

CESSNA 152M RDS n° 20031211001

Conduite carburant corrodée

Au cours d'une inspection périodique, on a remarqué que la surface de la conduite carburant avait l'air rugueuse. On a retiré le couvercle du socle des commandes et roulé le tapis, afin d'accéder à la conduite carburant.

L'inspection plus détaillée de la conduite a révélé la présence d'importantes piqûres de corrosion et de résidus probablement dus au contact de la conduite carburant avec le tapis humide.

La conduite est acheminée du plancher par une ouverture puis elle est fixée à l'aide d'une bride avant d'être branchée à un raccord union, du côté droit du socle des commandes, près d'où repose normalement le pied gauche de l'instructeur. L'humidité provenant des chaussures de ce dernier est absorbée par le tapis et, mine de rien, s'accumule le long de la conduite carburant, à l'endroit où cette dernière sort du plancher. Normalement, on passe le tapis sous le socle des commandes, par souci de propreté. La conduite a été déposée et remplacée par une conduite neuve. Le socle des commandes sera réinstallé, l'extrémité du tapis sur la base de ladite console.

Des contaminants provenant de l'aire de trafic peuvent facilement passer du dessous de vos chaussures au plancher de l'aéronef. On doit prêter une attention particulière aux endroits assujettis à cette forme d'exposition. L'utilisation d'inhibiteurs de corrosion et des inspections plus fréquentes sont recommandées.

CESSNA 172M RDS n° 20030530009

Conduite carburant contaminé

Après les transactions de location, et alors que le pilote procédait à l'inspection prévol, il a remarqué que l'un des bouchons d'avitaillement était complètement retiré. Comme il avait plu les deux jours auparavant, le pilote a décidé de purger le puisard du réservoir carburant de toute eau résiduelle. Lors de la purge du puisard du réservoir carburant, le pilote a cru voir du carburant aviation, alors qu'en fait, il s'agissait d'eau.

Il a ensuite terminé son inspection prévol, il a démarré l'appareil et il est allé voler. Une fois à 2 500 pi (altitude indiquée), le moteur a eu des ratés et s'est arrêté. Le pilote a redémarré le moteur et il est immédiatement retourné à l'aéroport. Après l'atterrissage, le moteur a continué de cafouiller, puis il s'est de nouveau arrêté.

Le circuit carburant de l'appareil a été complètement vidé, puis avitaillé en carburant. Des échantillons de carburant ont été prélevés, et aucune trace d'eau n'y a été décelée.

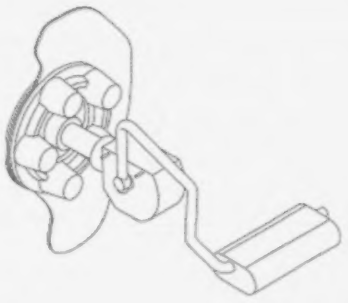
La présence d'un contaminant dans les circuits carburant est dangereuse. Des essais en laboratoire et sur le terrain ont démontré que lorsque de l'eau se trouve dans le réservoir carburant, elle migre progressivement vers le fond de ce dernier. S'assurer que les puisards de réservoir sont purgés régulièrement.

La purge régulière des puisards de carburant d'aéronefs fréquemment utilisés se traduit habituellement par l'élimination de petites quantités d'eau. On ne s'attend habituellement pas à découvrir de grandes quantités d'eau excédentaire lors de la purge d'un puisard. Cependant, cet incident illustre l'importance de ne pas simplement purger les puisards de carburant, mais aussi de vérifier l'odeur, la couleur et la consistance du contenu purgé.

CESSNA 172R RDS n° 20031104002

Transmetteur du niveau de carburant - référence erronée

Après les essais (annuels) concluants de fonctionnement des indicateurs de quantité de carburant, on a remarqué que le transmetteur du niveau de carburant (portant la référence S3331 1) de l'aile gauche ne se rendait pas jusqu'à zéro (indiquant une valeur légèrement au-dessus de 0 sur l'indicateur).



Une inspection plus détaillée a révélé que le bras du transmetteur reposait sur une lisse à l'intérieur du réservoir. Il a été établi que le transmetteur installé à l'intérieur de l'aile gauche portait la référence d'un transmetteur fait pour être installé à l'intérieur de l'aile droite. On a installé le transmetteur approprié et, maintenant, le système fonctionne normalement.

Cet appareil avait été livré de l'usine dans cet état.

CESSNA 310 RDS n° 20031127011

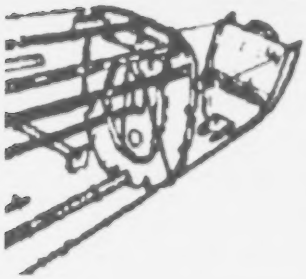
Cloison criquée

Au cours d'une inspection aux 100 heures, on a décelé un certain jeu dans la région du train avant. Pendant l'inspection, on a remarqué que la cloison de la partie avant gauche (portant la référence 08130225) était criquée à la verticale, au travers du centre du trou d'allègement.

On a installé et rivé en place des pièces de renfort.

Transports Canada possède dans la base de données deux autres RDS comportant des descriptions similaires. Un coup d'œil supplémentaire à cet endroit problématique pourrait éviter de graves dommages à votre appareil.

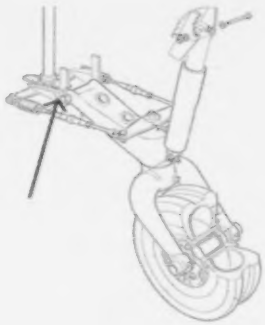
DE HAVILLAND DHC 2 RDS n° 20030205001



Patte de fixation de la roulette de queue criquée

Pendant le remplacement des flotteurs par les roues, on a décelé une crique sur la patte de fixation de la roulette de queue.

Cette crique se trouvait sur le support de fixation avant gauche de la roulette de queue. Ce support (portant la référence C2FS1083-3) fixe également le stabilisateur aux ergots supérieurs. Le support endommagé a été remplacé par un support neuf.



Fuite de la pompe à barillet RDS n° 20030918009

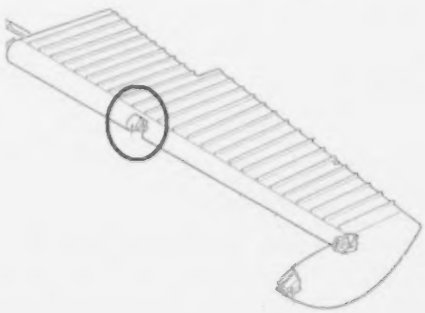
Une inspection au cours de laquelle des essais de pression du système ont été effectués a permis d'établir que la membrane/joint de la pompe à barillet (portant la référence 19AF) laissait fuir du carburant. L'atelier de révision a confirmé que le joint et les joints toriques étaient vieux et avaient besoin d'être remplacés. Cette pièce a accumulée 10 300 heures.

Il faut procéder à une inspection détaillée et/ou à un démontage pour s'assurer de l'intégrité des pièces synthétiques internes de ces anciens composants.

DE HAVILLAND DHC 3 RDS n° 20030915004

Point de fixation de la charnière centrale de la gouverne de profondeur criqué

Le trou de fixation supérieur de la chamière centrale du longeron avant gauche (portant la référence C2-TE-37ND) de la gouverne de profondeur comportait une petite crique radiale autour du trou de boulon supérieur AN3.



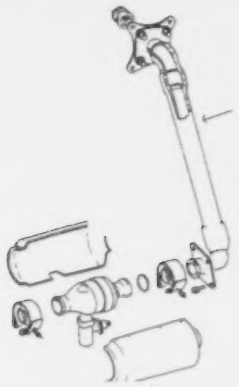
Transports Canada a reçu trois rapports similaires faisant état de criquage au point de fixation de la charnière centrale du longeron avant de la gouverne de profondeur. Les anomalies ont été décelées lors d'inspections.

Le criquage s'effectue de façon radiale autour du trou de boulon.

Pour assurer la détection d'anomalies similaires, Transports Canada recommande aux exploitants de ce modèle d'avion de prêter une attention particulière lors d'une inspection ou lorsque les opérations de maintenance en permettent l'accès à cet endroit.

DE HAVILLAND DHC 6

RDS n°20031008005



Conduite d'air de prélèvement du fuseau moteur rompue

Les pilotes ont été aux prises avec une panne en vol du système auxiliaire bêta du moteur droit. Le technicien a découvert que la conduite d'air de prélèvement (portant la référence C6VW10263) s'était rompue dans sa partie tressée, à l'endroit où elle quitte le compartiment moteur pour rentrer dans l'aile.

Le faisceau de fils a été endommagé par la conduite d'air, ce qui en a provoqué un court-circuit et causé la panne du voyant bêta. La conduite était d'origine et elle était corrodée de l'intérieur.

La dépose et l'inspection détaillée de cette conduite au cours de l'inspection auraient pu empêcher cette rupture.

DE HAVILLAND (GRUMMAN) - DHC CS2F 2 Tracker

RDS n° 20030911004

Articulation intérieure d'aileron brisée

L'avion avait effectué une mission de largage d'eau. Au retour, le pilote s'est plaint du battement des commandes, mais une inspection initiale n'a révélé la présence d'aucun dommage. Une inspection ultérieure plus détaillée a révélé que l'articulation intérieure d'un aileron de l'aile gauche était brisée.

Vu l'état de l'articulation, il a été établi que cette dernière s'était brisée quelque temps auparavant et, comme le moment précis de l'événement n'a pu être établi, à cause de la contrainte potentielle qu'exerçait l'articulation brisée sur l'articulation intacte, les deux articulations ont été remplacées.

Dans le cadre du programme de prolongement de la vie utile de la cellule, les articulations de cet aileron avaient subi des essais non destructifs 315,9 heures auparavant.

Ce problème fait actuellement l'objet d'une enquête par le constructeur.

DOUGLAS DC 9

RDS n°20031204001

Écrans de composants contaminés

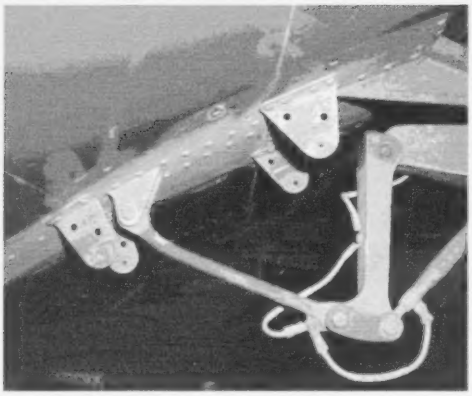
L'indicateur-directeur d'assiette électronique (EADI) et l'indicateur électronique de situation horizontale (EHSI) du commandant de bord se sont éteints deux fois pendant la descente et l'approche. Chaque fois, ils sont demeurés éteints pendant 5 à 10 secondes, puis se sont rallumés.

Le personnel de maintenance a permuté les générateurs de symboles n° 1 et n° 2, et n'a pu reproduire l'anomalie technique au sol. L'appareil a par la suite été remis en service.

On soupçonne que le problème était dû à une mauvaise ventilation. L'écran de l'HSI et celui de l'ADI étaient remplis de poussière.

Ne pas oublier de garder tous les écrans (notamment, ceux des composants) placés dans l'écoulement aérodynamique desservant les instruments exempts de tout contaminant, et ce, afin d'en permettre le refroidissement approprié.

PILATUS PC 12-45 RDS n° 20031208006



Carénage des volets déformé

En procédant à une inspection aux 100 heures, un exploitant a découvert que la biellette arrière (portant la référence 527.52.12.133) des volets de l'aile gauche était déformée à la position centrale des volets.

Les carénages des volets ont été déposés et toute la tringlerie a été inspectée. Aucune défaillance n'a été décelée sur le volet droit qui a été inspecté.

L'exploitant soupçonne que du givre ou de la neige fondante provenant de la piste ont rempli le carénage, puis gelé. Lorsque la sortie des volets a été commandée, ceux-ci sont entrés en contact avec la biellette arrière, laquelle s'est alors déformée.

PIPER PA 31T2 RDS n° 20030313003

Fuite de pression pneumatique

À l'approche, l'équipage a remarqué de nombreuses anomalies de l'avionique. L'intensité du signal du VOR était très faible et la radio n° 1 ainsi que la plupart du matériel de navigation ne fonctionnaient pas.

On a noté que la pression pneumatique était de 21 lb/po2 alors qu'elle aurait dû être de 18 lb/po2. La soupape, portant la référence 584228(1H5210), du régulateur pneumatique était défectueuse. Cette défectuosité permettait à de l'air chaud de s'échapper par la soupape de surpression, laquelle se trouve très près du faisceau du câble coaxial d'une antenne. L'air chaud avait durci et endommagé les câbles, ce qui avait provoqué les anomalies de l'avionique mentionnées ci-dessus.

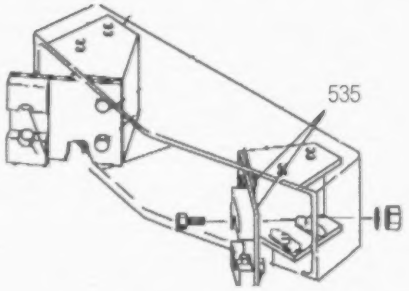
SAAB SF340A RDS n° 20031104001

Problème avec la butée de gouvernail

Le pilote a signalé un problème de débattement de la gouverne avec une rigidité temporaire à la fin de sa course.

L'enquête a permis d'établir que le boulon de fixation (portant la référence NAS6203) de la butée gauche du gouvernail s'était desserré et rompu. L'endroit a été inspecté et le boulon, remplacé.

Référence : IPC 55-50-00-02, article 535.



Avis/Exonération de responsabilité :

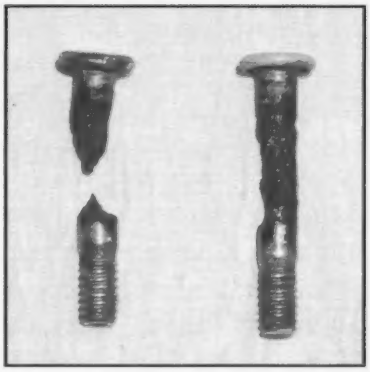
« Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées ».

giravions

BELL 206L RDS n° 20031029007

Goupille de bâti moteur corrodée

Pendant une inspection spéciale des pattes du bâti de moteur installées sur le Bell 206L/L1 d'un exploitant, on a découvert que les goupilles inférieures (portant la référence 100-048-5-12) étaient très corrodées. L'une d'elles avait été cisaillée.



On a également observé un degré variable de corrosion sur le diamètre intérieur des pattes du bâti moteur. Certaines pattes ont été rejetées lors de l'inspection préliminaire.

L'exploitant a lancé une inspection anticorrosion obligatoire sur 3 ans des pattes du bâti moteur du Bell 206L nécessitant la dépose des goupilles et le démontage des pattes.

Souvenez-vous-en lors de l'inspection de cette région. Le démontage en vue d'une inspection plus détaillée peut s'avérer nécessaire. Il se peut que ces pattes de bâti moteur soient utilisées sur des Bell 206L plus anciens. Des pattes en acier sont maintenant utilisées sur les Bell 206L.

hélices

BEECH 300 KING AIR RDS n° 20030317008

Solénoïde de pas sol de l'hélice

À l'atterrissage, le pilote a éprouvé des difficultés à maîtriser l'avion. La piste avait depuis peu été dégagée, mais il s'y trouvait toujours des plaques de neige et de glace. Lorsque l'appareil s'est mis à décélérer, la gouverne de direction est devenue inefficace et la maîtrise en direction plus difficile. L'appareil s'est mis à dériver de façon ingouvernable vers l'amoncellement de neige, où il s'est immobilisé.

Les premiers rapports de maintenance mentionnaient que l'hélice gauche a été retrouvée en position de petit pas, les pales repliées de 90 degrés vers l'arrière par rapport à leur sens de rotation. Les pales de l'hélice droite avaient été retrouvées à 180 degrés de la position de mise en drapeau et toutes les pales étaient repliées vers l'arrière dans leur sens de rotation. Les fines coupures laissées par l'hélice gauche sur l'amoncellement de neige indiquaient que cette hélice gauche se trouvait en position de petit pas. D'après les grosses marques qu'ont laissé ses pales dans l'amoncellement de neige, l'hélice droite semblait se trouver en drapeau.

L'analyse ultérieure par un atelier de révision des hélices a révélé que le solénoïde de pas sol de l'hélice gauche était désaccouplé pendant la course au sol. Cette situation a provoqué le passage de l'hélice gauche à la position du « pas de ralenti vol » (+13 degrés), alors que l'hélice droite est demeurée en position « petit pas sol » (-3 degrés), ce qui a donné lieu à un lacet à droite intempestif impossible à maîtriser pendant la phase d'atterrissage.

Par la suite, le bulletin de service (BS) 61-3125 de Raytheon intitulé « Propeller - Improved Ground Idle Low Pitch Stop and Annunciator Light » a été publié et le nécessaire n° 130-9600-1 connexe a été installé. La modification que recommande ce BS consiste à ajouter un solénoïde de ralenti sol amélioré aux deux moteurs.

Une recherche dans la base de données des RDS révèle l'existence de nombreux problèmes en service associés au solénoïde de pas sol des Beech 300 et 1900D. Transports Canada recommande que tous les exploitants pensent à effectuer cette modification de leurs avions conformément au bulletin de service 61-3125 du constructeur.

FÉLICITATIONS...

à nos heureux gagnants qui ont gagné le prix de présence à nos derniers colloques :

Laurie Chmielewski (Toronto)

Barry (Bam-Bam) McDonald (Vancouver)

moteurs

BOEING 727 RDS n° 20030718001

Incendie de tuyère

Pendant le dépannage du circuit d'allumage du réacteur n° 3, un groupe de démarrage pneumatique auxiliaire au sol (ASU) a été utilisé pour démarrer le réacteur, car le groupe auxiliaire de bord (APU) de l'avion ne fonctionnait pas. Au moment du démarrage du réacteur n° 3, aucune indication de température tuyère n'a été constatée et le réacteur a été coupé. Après l'inspection du réacteur n° 3 par l'équipe de maintenance, on a abandonné une seconde tentative de démarrage du réacteur n° 3.

Peu après, le personnel au sol a prévenu l'équipe de maintenance qui se trouvait dans le poste de pilotage qu'un incendie s'était déclaré dans la tuyère. Avant l'arrivée des camions d'incendie de l'aérodrome, l'équipe du poste de pilotage avait déjà éteint l'incendie au moyen du système d'extinction d'incendie réacteur de l'avion. De plus, le tuyau de l'ASU avait pris feu, mais le personnel au sol avait réussi à l'éteindre.

La poursuite de l'enquête a permis d'établir que l'excédent de carburant des deux démarrages réacteur abandonnés avait été enflammé par une bougie qui n'avait pas été réinstallée après le dépannage. L'ASU avait pris feu à cause du carburant en trop (non brûlé) qui s'était écoulé sur le tuyau de l'ASU.

Transports Canada rappelle aux responsables de la maintenance qu'ils doivent s'assurer que tous les travaux de maintenance exécutés sur un aéronef ont été adéquatement consignés et certifiés avant l'utilisation de l'aéronef.

SIKORSKY S64 SKYCRANE RDS n° 20030331006

Extinction en vol (IFSD) - problèmes reliés à la température froide

On avait laissé l'aéronef à l'extérieur toute la nuit sans y avoir installé d'obturateurs aux entrées d'air des moteurs, d'où un important préchauffage pour en retirer la grande quantité de neige et de givre qui s'y trouvait. Après le démarrage, le moteur n° 1 a manifestement pris plus de temps à monter en température. Peu après, alors que les deux moteurs fonctionnaient normalement, l'hélicoptère a décollé.

Quelque 10 minutes après avoir décollé, le pilote a remarqué que les paramètres des moteurs ne correspondaient pas. Une tentative visant à faire correspondre les paramètres des moteurs au moyen de la commande de trim a échouée. Comme le régime N2 du moteur n° 1 continuait à augmenter, on a maintenu le collectif en position élevée pour tenter d'éviter une survitesse N2. Le pilote a tenté de réduire les gaz, mais il n'y est pas parvenu parce que les câbles des gaz étaient gelés.

Lorsque la charge externe a été larguée, le moteur n° 1 a commencé à pomper de façon excessive. Peu après, la fonction de protection contre les survitesses du FCU a automatiquement coupé ledit moteur. L'hélicoptère est ensuite retourné à la base en toute sécurité.

Le personnel de maintenance a procédé à l'inspection détaillée du moteur n° 1 et de ses systèmes de commande connexes. On a retrouvé une importante quantité de glace dans le conduit de détection P3 du moteur ainsi qu'un moteur de trim N2 qui ne fonctionnait pas correctement. Une fois le FCU et le moteur de trim remplacés, de nombreux points fixes moteur au sol ont été effectués avec succès.

L'exploitant a conclu que la principale cause de cet incident était l'humidité emprisonnée qui avait gelé pendant la nuit et avait obstrué le conduit de détection P3. Une fois obstrué, ce dernier avait fourni au FCU un signal d'entrée erroné, ce qui avait augmenté le débit de carburant du moteur et provoqué la survitesse de ce dernier. Ce problème a été aggravé par le gel de la commande des gaz, laquelle n'a pu être utilisée par le pilote pour réduire la vitesse du moteur.

Transports Canada rappelle à tous les exploitants de revoir leurs procédures d'exploitation respectives en cas de températures froides. Toujours installer des obturateurs d'entrées d'air moteur ou, de préférence, placer si possible l'appareil dans un hangar en cas de mauvaises conditions météorologiques.

feedback

prenez *GARDE* . . .

PÉDALES DE DIRECTION DÉFAILLANTES

BELLANCA 8GCBC RDS n°20030825002

Pédale de direction criquée

Un TEA qui effectuait une inspection visuelle de la région du poste de pilotage avant le départ d'un appareil a décelé une crique sur le devant de la pédale de direction portant la référence 315371.

Une inspection plus détaillé a permis d'établir que cette crique se prolongeait vers l'arrière, à l'intérieur de l'un des principaux points de fixation.

DE HAVILLAND DHC 6 RDS n° 20030723003

Point de fixation de la charnière centrale de la gouverne de profondeur criqué

La pédale de direction du commandant de bord s'est détachée de son axe lors du serrage des freins en vue du desserrage du frein de parc. L'examen de la pédale a permis de découvrir une zone sombre dans la région de la rupture, laquelle zone indiquait la présence d'une crique antérieure à la rupture.

La pédale de direction a été remplacée et l'appareil a été remis en service. L'inspection des cinq autres aéronefs de la flotte n'a permis de déceler aucune anomalie.

Nombre d'heures que totalise l'appareil : 21 139,9

Nombre de cycles que totalise l'appareil : 25 499

Nous avons récemment reçu plusieurs rapports d'incident faisant état de pédales de direction défaillantes comme dans les deux articles ci-dessus, sur différents aéronefs. À cause de la nature de leur installation, les pédales de direction sont difficiles à inspecter sur place. Même si cela n'est pas mentionné spécifiquement dans le document d'inspection, la dépose et le démontage des pédales de direction devraient être envisagés en vue d'une inspection complète.

feedback

Notre page couverture

Le 31 mai 2003, Transports Canada et Bombardier Aéronautique ont franchi une autre étape déterminante. En effet, le Challenger 300, un avion d'affaires à réaction de taille moyenne, a obtenu sa certification de type. Peu de temps après, soit le 4 juin 2003, c'était au tour de la FAA (Federal Aviation Administration) d'accorder une certification de type à cet appareil, suivie un mois plus tard des JAA (Joint Aviation Authorities).

CN relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/maintien/cn.htm

Fabricant	*Numéro de CN*	*Pays*	*Description*
MARS SPOL SRO	076/2003	CK	Parachute pilote Goupille de la corde de dégonflage - Inspection B/S M ATL-01A DE MARS, B/S CW03-01DE CAPEWELL
Titeflex Corporation	2003-23-05(CORR)	US	Inspection de tuyaux souples- AVIONS BOEING 737, 747, 757, 767.

pièces non approuvées SUSPECTES

Les rédacteurs des rapports de difficultés en service (RDS) suivants, qui ont été reçus au cours du trimestre précédent, signalaient qu'une pièce non approuvée (SUP) était soupçonnée. La liste n'est fournie ici qu'à titre de renseignements et ne doit aucunement être utilisée pour repérer des pièces non approuvées. Au Canada, les SUP doivent être signalées au moyen d'un formulaire RDS ordinaire ou sur le site Web à *www.tc.gc.ca@wsdrs/default.asp?Lang=F*, sur lequel la pièce non approuvée est mentionnée.

RDS N° 20031127005

DROITE NOM DE LA PIÈCE : ÉQUERRES DE TUNNEL GAUCHE ET DROITE

MARQUE D'AÉRONEF : CESSNA 182K

DESCRIPTION DE PROBLÈME

Le plancher de la cabine du côté droit s'était enfoncé. L'enquête a permis de découvrir que les équerres de tunnel droite et gauche comportaient des criques et qu'elles s'étaient rompues. Les deux équerres, réf. 0713671-3 et -4, ont été déposées.

Ces pièces n'avaient pas été fabriquées par Cessna, et aucune réparation n'avait été consignée dans les livrets techniques.

avis de pièces non approuvées par la FAA

Publié par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Les avis de pièces non-approuvées (UPN) sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : http://www.faa.gov/avr/sups/upn.cfm

N° 2002-00006 publié le 7 janvier 2004

AÉRONEFS VISÉS
Toutes les aéronefs.

OBJET
Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs à propos des pièces vendues accompagnées de documents falsifiés.

CONTEXTE
Une enquête sur les pièces soupçonnées d'être non autorisées, menée conjointement par la Federal Aviation Administration (FAA) et le Defense Criminal Investigative Service (Service des enquêtes criminelles de la Défense), a permis d'établir qu'Amanullah Khan (aussi connu sous le nom de Wali Merchant) et Ziad Jamil Gammoh, exploitant la United Aircraft & Electronics (UAE), sise au 1140 N. Kraemer Avenue, Suite H, Anaheim, CA 92806, avaient falsifié des documents associés à la vente de pièces d'aéronefs.

À partir de janvier 2000, UAE a vendu des pièces d'aéronefs excédentaires ou usagées en tant que pièces neuves, accompagnées de certificats de conformité, de factures et de formulaires 8130-3 (étiquettes d'approbation de navigabilité aérienne) de la FAA falsifiés. UAE ajoutait des plaques signalétiques, des vignettes et des numéros de série falsifiés à des pièces réusinées.

Parmi les pièces vendues par UAE, on compte notamment :

- des ***poignées*** Bell Helicopter portant la référence 204-011-728-19, accompagnées de plaques signalétiques falsifiées indiquant qu'il s'agit de pièces portant la référence 205-011-711-101.
- des ***aubes fixes et mobiles de turbine réusinées*** accompagnées de vignettes et d'emballages Pratt & Whitney de contrefaçon.
- des ***charges fictives d'extrémité arrière de F-16*** portant la référence 16E3564-1, accompagnées de certificats de conformité d'Alcoa falsifiés.
- des ***manchons d'usure*** de Bell Helicopter 214 portant la référence 214-040-867-101, vendus accompagnés de factures Bell Helicopter Textron falsifiées.

Note : D'après les preuves recueillies, il ne s'agit ici que de quelques-unes de pièces qu'un UAE a pu vendre accompagnées de documents falsifiés; toute pièce achetée auprès d'UAE doit donc être soupçonnée.

RECOMMANDATIONS
La réglementation exige que les produits pour lesquels un certificat de type a été délivré soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les organismes de maintenance ainsi que les fournisseurs et les distributeurs de pièces d'aéronefs devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces, afin d'y rechercher toute pièce achetée auprès d'UAE ou toute pièce accompagnée de documents signés par Amanullah Khan (aussi connu sous le nom de Wali Merchant), Ziad Jamil Gammoh ou Oscar Munoz.

On doit soupçonner et mettre en quarantaine toute pièce achetée auprès d'UAE, afin d'en empêcher l'installation jusqu'à ce que l'on puisse déterminer si chaque pièce est admissible à l'installation.

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS
On peut obtenir de plus amples renseignements concernant cette enquête, ainsi que des lignes directrices concernant les pièces mentionnées ci-dessus, auprès du Manufacturing Inspection District Office (MIDO) de la FAA ou du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA mentionnés ci-dessous. En plus des recommandations précédentes, la FAA apprécierait tout renseignement concernant la découverte de pièces, les moyens utilisés pour identifier la source et les mesures prises pour la mise hors service de ces pièces.

avis *de pièces* non approuvées *par la FAA*

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec le MIDO de la FAA à Los Angeles, ***3960 Paramount Blvd., Lakewood, CA 90712-4137, téléphone (562) 627-5291, télécopieur*** (562) 627-5319 ou avec le FSDO de la FAA à Long Beach, 5001 Airport Plaza Drive, Suite 100, Long Beach, CA 90815, téléphone (562) 420-1755, télécopieur (562) 420-6765. Le présent avis a été publié par l'entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVR-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

N° 2003-00155 publié le14 janvier 2004

AÉRONEFS VISÉS

Lockheed C-130/L-100.

OBJET

Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs de pièces d'aéronefs à propos des travaux de maintenance inadéquats effectués sur des accessoires de Lockheed C-130/L-100.

CONTEXTE

D'après les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête sur les pièces soupçonnées d'être non autorisées, menée par la Federal Aviation Administration (FAA), Airborne Technologies, Inc. (Airborne), sise au 999 Avenida Acaso, Camarillo, CA 93012, a indûment approuvé la remise en service d'accessoires de Lockheed C-130/L-100. Airborne a déjà été titulaire de l'Air Agency Certificate no WY2R283L.

D'après les preuves recueillies, Airborne n'a pas effectué les travaux de maintenance de différents accessoires conformément aux manuels d'entretien des constructeurs, aux instructions pour le maintien de la navigabilité ou aux procédures acceptées par la FAA en vigueur. Parmi les lacunes décelées, on compte notamment l'omission d'effectuer certains essais non destructifs requis en vertu des manuels d'entretien des constructeurs. Également d'après les preuves, Airborne ne possédait pas tout le matériel d'essai requis pour effectuer les procédures d'essai conformément aux instructions de révision. La FAA n'ayant pas été en mesure de déterminer la période exacte au cours de laquelle ces inconduites ont été commises, on doit soupçonner tous les accessoires qui ont été révisés par Airborne.

RECOMMANDATION

La réglementation exige que les produits pour lesquels un certificat de type a été délivré soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs, les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces d'aéronefs devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces, afin d'y rechercher tout accessoire ayant été entretenu par Airborne. Si un accessoire entretenu par Airborne a été installé sur un aéronef, des mesures appropriées doivent être prises. Si l'on trouve un accessoire entretenu par Airborne dans l'inventaire de pièces d'un aéronef, il est recommandé que cet accessoire soit mis en quarantaine afin d'en empêcher l'installation jusqu'à ce que l'on puisse déterminer s'il est admissible à l'installation.

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS

On peut obtenir de plus amples renseignements concernant cette enquête auprès du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA mentionné ci-dessous. La FAA apprécierait tout renseignement de toute provenance concernant la découverte des accessoires mentionnés ci-dessus, les moyens utilisés pour identifier la source et les mesures prises pour la mise hors service de ces accessoires.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec le FSDO de Van Nuys, 16501 Sherman Way, Suite 330, Van Nuys, CA 91406, téléphone (818) 904-6291, télécopieur (818) 786-9732. Le présent avis a été publié par l'entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office, AVR-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

Bulletins SPÉCIAUX d'information de la NAVIGABILITÉ de la FAA

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). Les SAIBs sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :
http://www2.faa.gov/certification/aircraft/av-info/ad/saibs.htm

N°de SAIB	Fabricant	Modèle	Date de délivrance (mm/jj/an)
CE-04-60	Pilatus Aircraft Ltd.	PC-12 and PC-12/45	03/30/2004
CE-04-59	LET Aeronautical Works	L-13 Blanik glider	03/30/2004
NE-04-58	Rolls-Royce Corporation	250 series engines	03/24/2004
NE-04-57	Rolls-Royce Corporation	250 series engines	03/24/2004
NE-04-56	Rolls-Royce Corporation	250 series engines	03/24/2004
CE-04-47R1	British Aerospace Regional Aircraft (BAE Systems)	Jetstream 3101, 3201, and HP137 MK1 series	03/23/2004
NM-04-55	Embraer	EMB-135 and EMB-145 series	03/08/2004
CE-04-54	Tiger Aircraft LLC (American General)	AG-5B	02/26/2004
NE-04-53	Bombardier Inc.	CL-600-2B19 RJ Series 100 and 440	02/17/2004
CE-04-52	Pilatus Aircraft Ltd.	PC-12 and PC-12/45	02/13/2004
NE-04-51	Pratt & Whitney	JT3D, JT9D, & JTF10/TF30 series engines	02/12/2004
SW-04-50	Bell Helicopter Textron and MD Helicopters Inc.	407 helicopters 600N helicopters	02/03/2004
CE-04-49	Centrair	101 gliders	01/23/2004
CE-04-48	Cessna Aircraft Company	401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 402C, 411, and 411A, and 414A	01/21/2004
CE-04-47	British Aerospace Regional Aircraft (BAE Systems)	Jetstream 3101, 3201, and HP137 MK1 series	01/16/2004
CE-04-46	British Aerospace Regional Aircraft BAE Systems)	Jetstream 200, 3101, 3201, and HP137 MK1 series aircraft	01/16/2004
NE-04-45	Woodward Governor	Propeller governors on reciprocating engines	01/16/2004
CE-02-05R1	Rotary and fixed-wing aircraft	Terminals made from SAE AISI 303 Se stainless steel	01/16/2004
NE-04-44	Pratt & Whitney	JT9D series turbofan engines	01/14/2004
NE-04-43	Turbomeca S.A.	All engines 01/14/2004	
CE-04-42	APEX Aircraft (AVIONS MUDRY et CIE)	CAP 10 B	01/08/2004
CE-04-40	Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH	Discus 2a, Discus 2b, Discus bM, Nimbus 4DM, Nimbus-3, and Nimbus 24.5, Ventus 2a, Ventus 2b, Ventus 2cM sailplanes	01/07/2004
NM-04-41	Consolidated Vultee	Various surplus military airplanes	01/06/2004
CE-04-39	Centrair	101 gliders	01/06/2004

rapports de difficultés en service

Reçu par Transports Canada
Entre le 1er octobre et le 31 décembre 2003

aéronefs

Marque/modèle ATA		Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
AERO COMMANDER						
690	5751	Longeron	250000283	Criqué	20031113004	PAC
690A	5530	Longeron central	41000823	Criqué	20031106013	PAC
690A	5530	Profilé	41000885	Criqué	2 RDS	PAC
690A	5751	Longeron aileron gauche	250000283	Criqué	20031114009	PAC
AEROSPATIALE						
AS 350B	6730			Hors service	20031031008	PNR
AS 350B	7170			Hors service	20031031009	PNR
AS 350BA	2900	Courroie	704A336900004	Délaminée	20031127010	ONT
AS 350BA	6410	Pale de rotor de queue	355A12004008	Criquée	20031113010	PAC
AS 350B2	5622	ELT			20031119009	PAC
AS 350B2	6220	Butée sphérique	704A3363320851	Usée (dessoudée)	20031120007	ONT
AS 350B2	6520	Engren. rotor queue	B350A33020005	Limaille	20031015013	ONT
AS 350D	2810	Jauge quant. carb.	SE7583552	Brisée	20031015020	PAC
AS 355F1	2897	Connecteur		Brûlé	20031114007	PAC
AIR TRACTOR						
AT 802	5510	Soufflante aux.	306511	Criquée	20031210005	PAC
AT 802	5510	Boulon à oeillet	AN4730A	Criqué	2 RDS	PAC
AIRBUS						
A310 308	2597	Transformateur	224695	Odeur de brûlé	20031021006	QUE
A319 114	3320	Ballast	325070		20031015004	QUE
A320 211	2330	Commande syst. vidéo			20031015005	QUE
A320 211	2897	Câble	E0437DL20	Endommagé	20031021002	NCR
A320 212	2530	Module de puissance		Brûlé	20031118002	ONT
A320 214	0000	Nil/inconnu			20031223002	QUE
A321 211	2530	Rangement/offices			20031202005	QUE
A330 243	1200	Plaque fixation gauche		Criqué	20031024001	QUE
A330 343	2752	Actionneur rotatif	697511007		20031106001	QUE
BEECH						
A100	2600	Interrupteur	1199111992	Détaché	20031008001	ONT
A100	2810	Réservoir carburant		Rompu	20031001004	PNR
A100	2820	Clapet unidirectionnel			20031017009	PNR
A100	3210	Entretoise supérieure	508103327	Criquée	3 RDS	ONT
A100	5340	Boulon aile sup. avant	817851223		20031203007	PNR
A100	5341	Boulon	817851223		20031203008	PNR
A100	5711	Fixation connecteur	0001102501	Criquée	20031127003	ONT
A100	5740	Ferrure fixation aile			20031203009	PNR
B200	5610	Pare-brise droit	10138402524	Criqué	20031205001	PNR
B200	7110	Ens. gaine - capot	10191004911	Criqué	20031031010	PNR
B200C	5260	Câble verr. trappe	1015141439	Effiloché	20031117014	ONT
B300	5610	Pare-brise	10138402522	Criqué	20031009002	QUE
C90	2730	Guignol gouv. de prof.	5052441029	Interférence	20031118006	ONT
C90	5610	Pare-brise gauche	5042006935	Éclaté	20031107014	ONT
C90A	3230	Chape	1145802283	Déréglée	20031007004	ONT
C90A	3457	Unité commutation GPS	AIS20035	Défectueuse	20031006003	ONT
C90A	5521	Nervure	50610000415	Criquée	20031006004	ONT
C90A	7220	Conduit entrée d'air	1099100299	Criqué	20031118005	ONT
C90A	7510	Antigivrage entrée	9091010017	Criqué	20031006006	ONT
100	3230	Pignon	1158100283	Dent criquée	20031028003	PAC
100	5522	Support de masselotte	10061004217	Desserré	20031022006	PNR
100	5540	Charnière sup. palonnier	11564000035	Desserrée	20031022008	PNR
1900C	2731	Arbre	335240253	Cisaillé	20031027008	ATL
1900C	5210	Porte passagers/équipage			20031218003	PAC
1900D	2430	Commande génératrice	51538001A		20031029008	PAC
1900D	3460	Commande de vol	P6225798022		20031223001	PAC
1900D	5711	Semelle de longeron	1181200291	Criquée	20031010001	ONT
1900D	731	Pompe carburant B.P.	1143890425	Fuite	2 RDS	ONT
200	2300	Faisceau de câblage		Usé par frottement	20031114004	PNR
200	3310	Résistance fluorescente	2K40F3	Hors service	20031203010	PNR
200	5610	Hublot copilote droit	1013840251	Éclaté	20031017007	PNR
58	3230	Embout de bielle	ADNE5323		20031016002	PAC
99	5230	Trappe fret/bagages			20031120006	PAC
99	6120	Commande hélice			20031027004	PNR
99A	3260	Montant train d'atterrissage			20031209005	PAC
BELL						
205A 1	5340	Raccord élév. supérieur	212030154001	Criqué	20031001006	ONT
206B	2810	Pile combustible	2060616751	Fuite	20031209003	PAC
206B	2822	Cartouche	1C2710FR	Pompage interrompu	20031015006	PAC
206B	3210	Marche-pied train surélevé		Brisé	20031124003	NCR
206B	3211	Supports gauche et droit	206031301025	Criqués	20031117009	ONT
206B	5302	Raccord	206031329001	Criqué	20031126007	ONT
206B	6310	Arbre interne	206040222005	Excentré	20031119005	ONT
206B	6510	Chaise de palier	2060403459	Criquée	20031021012	PNR
206B	7120	Socle de moteur	206062101013	Déformé/marqué	20031117005	ONT
206B	7120	Bâti moteur	206062111101	Criqué	20031117006	PNR
206B 3	5302	Revêtement inférieur		Criqué	20031106002	QUE
206B 3	6410	Pale rotor de queue	206016201131	Neuve	20031103006	QUE
206L	6340	Rotor tachymètre	2060763731	Usé	20031001007	ATL
206L	7120	Goupille	10048512	Corrodée	20031029007	QUE
206L	7323	Identique	Identique	Hors d'usage	20031031006	PNR
206L 1	2460	Batterie	023470000	Récemment révisée	20031005001	QUE
206L 4	5302	Raccord	206032409001P	Criqué	20031212003	ONT
206L 4	6310	Capuchon	406040509101		20031126005	NCR
206L 4	6730	Prolong. vérin	C4264269	Déformé	20031120001	QUE
212	2910	Conduit	70612J22OW234	Usé par frottement	20031110005	PAC
407	5350	Pièce moulée	407030609101	Mal installée	20031104003	NCR
407	6310	Capuchon	406040509101		20031126003	NCR
407	6510	Arbre d'entr. rot. queue	B407040339101	Rompu	20031023007	NCR
412EP	2120	Ch. de tranquillisation	212073111001	Débordement	20031126006	QUE
412EP	7331	Interrupteur pression	42D218	Criqué	20031210008	QUE
412EP	7334	Interrupteur pression	412799232103	Criqué/fuite	20031114003	QUE
427	6520	Supp. bte trans. rot. que.	427034851101	Criqué	20031105005	NCR
430	2400	Cosse électrique	AN44AWGN405	Neuve	20031015001	NCR
BELLANCA						
7GCBC	8550		O-320-A2B		20031203005	ATL
8GCBC#	2750	Câble	21903	Effiloché	20031217001	PNR
8GCBC#	2750	Câble volets	19023	Effiloché	20031006002	ONT
8GCBC#	3221	Tube châssis	71470209L	Brisé	20031203001	ONT
8GCBC#	3340	Câble	33	Usé par frottement	2 RDS	ONT
8GCBC#	3497	Câbles	186187192	Usé	20031128003	PNR
8GCBC#	5700	Support réserv. carbur.	4149641497	Criqué	2 RDS	ONT
8GCBC#	5753	Support volets	21583	Criqué	20031128005	PNR
8GCBC#	5797	Câble	3359	Usé par frottement	20031201004	ONT
BOEING						
727 22C	5552	Nervure gouv. de prof.	65174305	Criquée	20031118011	PNR
727 223	2751	Indicateur volets	2061121	Aiguille collée	20031023002	ATL
727 225	0000	Nil/inconnu			20031222002	ONT
727 225	2130	Vanne à papillon	10604954	Défectueuse	20031030001	PAC
727 227	3231	Séqu. trappe tr. princ.	10605801	Fendu	20031218001	PAC
727 243	0000	Fuselage		Brûlure	20031126012	QUE
727 243	2710	Circuit ailerons			20031212004	QUE
727 243	5330	Fuselage		Criqué	20031117004	QUE
727 243	5753	Volet inténeur		Criqué	20031126011	QUE
727 260	2120	Vanne d'isolement	32167441	Défaillance-interne	20031103002	ONT
737 201	5330	Fuselage principal			5 RDS	ATL
737 217	2910	Pression système			20031027005	PAC
737 217	3231	Biellette	6546059		20031015003	PAC
737 217	5753	Raccord rail	69378535		20031218008	PNR
737 275C	3230	Ressort			20031109001	PNR
737 281	2100	Valve	32194211		20031208004	PNR
737 296	5330	Fuselage principal			2 RDS	ATL
747 433	3213	Vérin (inclinaison bogie)	65B0150422		20031110001	QUE
747 475	2121	Soufflante	6212090001		20031020005	QUE
767 233	2597	Câble chauffant	3051110137	Brûlé	20031021001	QUE
767 233	3070	Ruban chauffant		Brûlé	20031218005	QUE
767 3Y0	3231	Soupape de priorité	709121		20031020004	NCR
767 333	2710	Boulon	251T16026		20031003002	QUE
767 333	2720	Biellette comm. gouv. de prof.			20031028001	QUE
767 333	5342	Stabilisateur fuselage			20031027002	QUE
BOMBARDIER						
BD 700 1A10	3240				20031216006	QUE
CL600 2D24	2910	Pompe entr. par moteur	N8521123	Inconnu	20031107011	NCR
BRITISH AEROSPACE						
HS 125 700A	0000	Nil/inconnu			20031007005	ONT
CANADAIR						
CL215 1A10	2721	Palier de butée			20031114008	PNR
CL215 1A10	5246	Lev. act. verr. tr. rentré	215260533	Criqué	20031107017	PAC
CL215 1A10	5341	Raccord	21531033800	Criqué	20031106008	PAC

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
CL215 1A10	5511	Nervure	21523107821	Criquée	20031210006	PAC
CL215 1A10	5711	Semelle de longeron		Criquée	20031106005	PAC
CL215-6B11(CL415)	2730	Câble	215T9250446	Usé	20031205006	QUE
CL600 2A12(601)	5210	Bielle	6003189023	Fissurée	20031128004	QUE
CL600 2A12(601)	7200	Porte			20031113001	QUE
CL600 2B16(601 3A)	2760	Joint à rotule	M633741	Séparé	20031022001	NCR
CL600 2B16(601 3A)	5210	Tige de raccord	6003189023	Criquée	20031216002	QUE
CL600 2B16(604)	3510	Comm. oxygène pass.	6044441011	Roussissement	20031110008	NCR
CL600 2B19(RJ)	0000	Boîte entr. acces.			20031222006	NCR
CL600 2B19(RJ)	2211	Carte FCC	6229815704	No de série 655	20031023001	QUE
CL600 2B19(RJ)	2751	Trans. position volets	601R930301	Défectueux	20031006005	QUE
CL600 2B19(RJ)	2910	Conduit	601R7514771		20031029001	QUE
CL600 2B19(RJ)	2910	Réserve tuyauterie	601R7528657	Criquée	20031107010	ATL
CL600 2B19(RJ)	2913	Pompe	848847		20031015002	QUE
CL600 2B19(RJ)	3140	Calculateur ADC			20031024003	QUE
CL600 2B19(RJ)	3220	CL600 2B19			20031014006	NCR
CL600 2B19(RJ)	3230	Verr. train rentré	16600103		20031118012	QUE
CL600 2B19(RJ)	3234	Robinet sélect. tr. avant		Fuite interne	20031127015	NCR
CL600 2B19(RJ)	3234				20031020001	NCR
CL600 2B19(RJ)	5210	Pène dormant copilote	CDSP10154	Brisé	20031105001	QUE
CL600 2B19(RJ)	5270	Système d'alarme portes			20031017003	QUE
CL600 2B19(RJ)	5297	Faisceau			20031103001	QUE
CL600 2B19(RJ)	5297	Interrupteur	840534		20031020003	QUE
CL600 2B19(RJ)	5610	Hublot latéral copilote			20031030006	NCR
CL600 2B19(RJ)	5610	Pare-brise gauche	NP1393219	Criqué	2 RDS	VAR
CL600 2B19(RJ)	5610	Pare-brise droit	NP1393226	Criqué	20031001001	NCR
CL600 2B19(RJ)	5610	Pare-brise			20031114002	NCR
CL600 2B19(RJ)	5710	Pare-brise droit	NP13932110	Criqué	20031001003	NCR
CL600 2B19(RJ)	5730	Aile, plaques/patin			20031205003	NCR
CL600 2B19(RJ)	7100	Moteur			20031030007	QUE
CL600 2B19(RJ)	7110	Fixe inférieur gauche	22850081141		20031014007	NCR
CL600 2C10(RJ)	0000	Arbre de couple			20031127012	NCR
CL600 2C10(RJ)	2420	Alternateur éolien		Défectueux	20031201001	QUE
CL600 2C10(RJ)	2820	Éjecteur primaire	T99A378603		20031114001	NCR
CL600 2C10(RJ)	3414	Système ADG		Perte de données	20031202004	QUE
CL600 2C10(RJ)	4900	APU			20031020002	NCR
CL600 2C10(RJ)	5610	Hublot latéral poste de pilotage		Éclaté	2 RDS	VAR
CL600 2C10(RJ)	5610	Hublot latéral		Criqué	20031127013	NCR
CL600 2C10(RJ)	5610	Pare-brise droit	NP1393226	Criqué	20031001002	NCR
CL600 2C10(RJ)	7200	Nil/inconnu			20031127014	QUE
CESSNA						
A185E	2700	Câble	0510105325	Effiloché	20031215002	PNR
R172K	7120	Support profilé	05131329	Criqué	20031216003	ONT
S550	2435	Génér. démarr.	230850041	Roulements usés	2 RDS	ATL
T182T	2520	Système de retenue	5045164038088		20031217008	PAC
U206B	5512	Renfort	12120031	Criqué	20031015014	ONT
U206G	5751	Patin bord d'attaque	122008515	Criqué	20031013001	PNR
U206G	8530	Soupape d'échappement	654286	Brisée	20031103004	ONT
150K	5511	Nervure bord d'attaque	04320016	Criquée	20031027007	ONT
152	0000	Nervure	0432001646	Criquée	20031219001	ONT
152	2722	Palonnier	04115262	Criqué	20031015009	PNR
152	2820	Conduite carburant	040031158	Corrodée	20031211001	ONT
152	5510	Support	04320049	Criqué	20031212005	ONT
152	5524	Demi-charnière	043200171	Usée	20031031005	ONT
152	5711	Longeron arrière	042640032	Criqué	20031015012	ONT
172M	2497	Faisceau de câblage		Brûlé	20031205005	PNR
172P	2820	Conduite carburant	050042355	Usée	20031029006	ONT
172R	2842	Comme ci-dessus	S33311	Mauvaise pièce	20031104002	PAC
172RG	3497	Tubes en polyéthylène	10711	Fondus	20031028002	ONT
175	5511	Longeron stabilisateur		Brisé	20031021005	QUE
177RG	3233	Roulement	S24266	Brisé	2 RDS	PNR
180G	3210	Dispos. fixation tr. droit	07900066	Brisé	20031126006	ONT
182L	5510	Cloison	07126153	Criquée	20031015010	ONT
207A	5551	Horiz. avant droit	12320131	Criqué	20031113005	PNR
305A	8530	Guide d'entrée	UNKNOWN	Desserré	20031107008	PAC
310L	5312	Cloison	08130225	Criquée	20031127011	ONT
337G	2750	Câble	14601007	Torons rompus	2 RDS	ATL
441	3221	Contrefiche	51420025	Criquée	20031027006	PNR
441	5280	Trappe tr. d'atterrissage			20031117010	PNR
550	5753	Volet extenteur gauche	CSNA6525125	Endommagé	20031017006	NCR
550	7830	Compas d'alignement	20200081	Brisé	20031121002	PAC
560XL	2710	Aileron aile droite	666000164	Brisé	20031113014	QUE
650	2710	Câble déporteurs	6260102439	Effiloché	20031113008	QUE
650	2730	Gouv. de prof. gauche	62342051	Usée par frottement	20031113007	QUE

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
CHAMPION						
7ECA	3220	Ressort	21525	Brisé	20031121003	PNR
CIRRUS						
SR20	7120	Boulon	AN817A	Desserré	20031030003	ONT
CONVAIR						
580	3000	Commande ailerons			20031216004	QUE
DEHAVILLAND						
DHC 2 MKI	2820	Robinet de carb. coude	C2P1107	Corrodé	20031127009	PAC
DHC 2 MKI	2823	Robinet sélecteur carb.	TC173007	Corrodé	20031127007	PAC
DHC 3	0000	Plaque d'ergot	C3W10433	Corrodée	20031205008	ONT
DHC 3	2731	Tige	C3CF4187	Usée par frottement	2 RDS	PNR
DHC 3	2750	Tige commande volets	C3CF1709	Criquée	20031014005	PNR
DHC 3	5341	Ergot de fixation de train	C3W255	Corrodé	20031205007	ONT
DHC 6 300	3242	Freins	9550377-4	Figés	20031120012	PNR
DHC 6 300	3246	Train principal	9543077	Rognure	20031022004	PNR
DHC 6 300	7500	Conduit air de purge	C6VW10283	Conduit flexible éclaté	20031008005	QUE
DHC 7 102	2421	Génératrice c.a.	AE2132MK6	Arbre cisaillé	20031223003	ONT
DHC 7 102	3242	Frein	213293	Fuite	20031015015	ONT
DHC 8 100	2435	Génératrice démarrage			20031002001	QUE
DHC 8 102	2497	Conjoncteur	AA4N103	Collé	20031031004	QUE
DHC 8 102	2731	Ens. chaîne/câble	82700550001	Défectueux	20031106004	ATL
DHC 8 102	2750	Bielle commande volets	734382D	Rayée	20031030004	ATL
DHC 8 102	2761	Vérin	A44700009	Criqué	20031029004	ATL
DHC 8 102	2761	Electrovanne	659603	Séparée/manquante	20031211002	ATL
DHC 8 102	3120	Vol command. de bord	73910193001		20031204003	ATL
DHC 8 102	3200	Ressort	104451	Brisé	20031128007	ATL
DHC 8 102	5250	Charnière pène dormant	S/O		20031003003	ATL
DHC 8 102	5752	Supp. tab à ressort	85740011101	Criqué	20031204002	ATL
DHC 8 200	0000	Roue		Fracturé	20031222001	QUE
DHC 8 200	2900	Conduit hydr. freinage	AE2463509E02	Rompu	20031031003	QUE
DHC 8 200	5620	Hublot cabine	85323917001		20031202006	QUE
DHC 8 200	7321	Microrupteur			20031021003	QUE
DHC 8 300	2420	Syst. génératrice c.a.			20031017001	QUE
DHC 8 300	2435	Génératrice démarrage	223088002B		20031107013	QUE
DHC 8 300	2710	Câble	82700563S001	Mal installé	20031212002	NCR
DHC 8 300	3233	Douille	NAS759011	Manquant	20031022007	QUE
DHC 8 300	3425	Calculateur de vol	7003974722	Court-circuit interne	20031105002	QUE
DHC 8 311	3230	Contrefiche long. cond.	DSC252B4012		20031030005	QUE
DHC 8 311	5230	Biellette	85230448001	Brisée	20031106006	ATL
DHC 8 400	2120	Recirculation	AP500219101		20031103003	QUE
DHC 8 400	2200	Vérin amortisseur lacet	C18112AA		20031106011	QUE
DHC 8 400	2210	Syst. pilote automatique			20031217007	QUE
DHC 8 400	2421	Génératrice	11522184		20031107009	NCR
DHC 8 400	2435	Génératrice démarrage			20031106009	QUE
DHC 8 400	2913	Pompe entr. par moteur		Arbre cisaillé	20031002002	NCR
DHC 8 400	3150	Minuterie et moniteur	4100S01806		20031107003	QUE
DHC 8 400	3160	Entrée/sortie	C12432AA05		20031107007	QUE
DHC 8 400	3230	Capteur prox. train avant			20031021011	NCR
DHC 8 400	3241	Faisceau train principal			20031217006	NCR
DHC 8 400	3241	Trans. vitesse roues			20031022002	QUE
DHC 8 400	3246	Roue train principal		Criquée	20031118008	NCR
DHC 8 400	3260	Verr. tr. princ. droit sorti	464505		20031023005	QUE
DHC 8 400	3320	Douille	404830	Brûlée	20031124001	NCR
DHC 8 400	3350	Batterie d'urgence		Court-circuit interne	20031017005	NCR
DHC 8 400	3420	Calculateur	42000332501		20031125002	QUE
DHC 8 402	2913	Pompe hydraulique			20031023008	QUE
DHC 8 402	7160	Chauffage prise d'air	4100S0283	Court-circuité	20031015018	QUE
DIAMOND						
DA 20 C1	2730	Contre-écrou	AN3165	Desserré	20031203006	ATL
DA 20 C1	2741	Relais	VF465F11	Coincé	20031118009	ATL
DA 20 C1	7120	Rondelles	MS213061C	Bombées, usées	20031007001	ATL
DOUGLAS						
DC9 83	2120	Régulateur de pression	321417611	Défectueux	20031114006	QUE
DC9 83	2150	Régulateur de débit	39613011	Hors service	20031201006	QUE
DC9 83	2730	Câble gouv. de prof.	S4913801CS38808	Défectueux	20031120005	QUE
DC9 83	3080	Vanne d'appoint	39271012	Défectueuse	20031208007	QUE
DC9 83	3425	Générateur de symboles		Défectueux	20031204001	QUE
DC9 83	5610	Pare-brise poste pilot.	5887275505	Défectueux	20031120009	QUE
EMBRAER						
EMB 120ER	3233	Vérin de rétraction	1959500004	Hors service	20031006001	QUE
EUROCOPTER DEUT						
BK117	2900	Manifold corps de vanne	10546641	Criqué	20031003001	NCR
BO105 S CDN BS4	2821	Conduit carburant	3510541	Fuite	20031126001	ONT
BO105 S CDN BS4	7120	Roulement à billes	601741	Usé	20031128001	ONT

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
HAWKER SIDDELEY						
HS 748 2A	2422	Convertisseur	MGH182100		20031118007	PAC
HS 748 2A	3242	Frein			20031119007	PAC
HS 748 2A	5700	Structure alaire			20031121001	PNR
HUGHES						
369D	0000	Logement	369D25102	Hors d'usage	20031210009	PAC
369D	0000	Engrenage entrée	369D25434	Hors service	20031223005	PAC
369D	0000	Boîte trans. rotor queue			20031223004	PAC
369D	2435	Entr. flasque	150SG1028	Garniture desserrée	20031118010	PNR
369D	6210	Fix. pale rotor princ.	369A10045	Cisaillée	20031107004	PNR
369D	6210			Hors service	20031031007	QUE
369D	6220	Suiveur butée d'affaiss.	369A1228901	Hors service	20031117013	PAC
369D	6410	Goupille pale rotor princ.		Brisée	20031126009	PAC
369D	6500	Train sort. rotor queue	369D25430	Brisé	20031222003	PAC
369D	6520	Bague extérieure	369A53525	Hors service	20031210007	PAC
369D	6520	Boîte trans. rotor queue			20031222005	PAC
369D	6710	Montage support	369A7304	Hors service	20031124002	PAC
369E	6300	Embrayage	369A535051	Hors service	20031222004	PAC
ISRAEL						
ASTRA SPX	0000	Support	25W26110200		20031125003	ONT
ASTRA SPX	5280	Trappe train d'atterr.			20031028005	NCR
LEARJET						
35	2710	Câble	2300003231		20031002003	NCR
35A	3242	Bielle de commande	9550634	Criquée	20031127002	QUE
35A	3297	Diode	R3100415	Usée	20031125001	QUE
45	3520	Pressurisation	6621300000025	En bon état de service	20031126010	PNR
60	3244	Pneu	178K431	Séparé	20031028006	QUE
MORAVAN						
Z242L	2750	Ressort	Z4243300014	Brisé	20031201009	ONT
PIAGGIO						
P180 AVANTI	7310	Robinet d'arrêt			20031027001	ONT
PILATUS						
PC 12 45	2133	Solénoïde	9631411001		20031210001	ONT
PC 12 45	2430	Unité de comm. gén. 2	9882115103		20031120003	ONT
PC 12 45	2612	Racc. à démont. rapide	9751210099	Usé	20031118001	QUE
PC 12 45	2742	Vérin compens. Mach	9787314202	Hors service	20031120004	QUE
PC 12 45	2750	Biellette	5275212133	Déformée	20031208006	ONT
PC 12 45	2752	Vérin volets	9787320308	Grippage	20031023006	ONT
PC 12 45	2752	Entr. puissance volets	9787320003	Défectueux	20031022009	PNR
PC 12 45	3230	Relais	9740926112	Défectueux	20031208003	ONT
PC 12 45	3420	Comm. mode pilot. auto			20031029003	ONT
PC 12 45	5230	Câble trappe	5523512071	Toron rompu	20031206002	ONT
PC 12 45	5240	Amortisseur	5711012353	Usé	20031020008	ONT
PC 12 45	5610	Joint	Inconnu	Délamination	2 RDS	ONT
PC 12 45	7930	Câbles	K11A24NK10A24	Effilochés	20031218007	ONT
PC 12 45	8011	Génératrice démarrage			20031021010	ONT
PIPER						
PA23 250	5711	Raccord contrefiche		Criqué	20031022010	ONT
PA28 140	2750	Boulon	400673	Usé	20031014002	PAC
PA28 140	5345	Châssis siège cabine		Criqué	20031014001	PAC
PA28 160	2424	Régulateur de tension	756055	Défectueux	20031028004	PNR
PA31	3230	Disp. rentr. train d'atterr.			20031205015	PAC
PA31	3260	Pivot train d'atterr.			20031205016	PAC
PA31 350	3230	Disp. rentr. train d'atterr.			20031117012	PNR
PA31 350	3231	Piston	757500	Criqué	20031121004	ATL
PA31 350	3610	Pompe pneumatique	442CW6	Sans ind. visuelle	20031119008	PNR
PA31T	7197	Connexion E232		Câbles brisés	20031205002	PNR
PA44 180	3230	Ressort verr. tr. sorti	6720300	Brisé	2 RDS	ONT
PIPER AEROSTAR						
PA60 600	5740	Raccord	20001201	Criqué	20031106003	PAC
ROBINSON						
R22 BETA	6220	Roulement de fusée	SA1581	Rugueux	20031119001	PNR
R44	5302	Cône de queue	C0231	Criqué	20031205009	PNR
R44	5311	Couple principal			20031029005	PAC
R44	8530	Moteur			20031028010	PNR
SAAB						
SF340A	2720	Boulon	NAS62038	Brisé	20031104001	QUE
340B	0000	Roulement	1388920629	Rognure	20031113013	QUE
340B	3251	Chape	3811070101	Brisée	20031118003	QUE
SCHWEIZER						
269C	6240	Câble d'entraînement	269A46193	Corrodé	20031212006	ONT
SHORT&HARLAND						
SD3 60	3310	Ampoule	8623	Court-circuit franc	2 RDS	PAC

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
SIKORSKY						
S58E/T	6220	Tige de piston	S161026005	Cisaillée	20031110006	PAC
S58E/T	7230	Ensemble de puissance			20031110007	PAC
S61N	6210	Ens. poche	S611520107	Criqué	20031212001	PAC
S61NM	6310	Manchon mouilleur	6135020459102	Neuf	20031209002	PAC
S61NM	6320	Roulement	6135345133	Neuf	20031208008	PAC
S76A	7921	Gaine	0401272820	Séparation	20031120008	PAC
SWEARINGEN						
SA226AT	3250	Train d'atterrissage			20031006008	PNR
SA226AT	4940	Interrupt. pression	980871103P281	Criqué	20031209004	PAC
SA226TC	3230	Conduit	1114174S0135	Fuite	20031110004	PNR
SA226TC	5101	Structure aéronef			20031006006	PNR
SA226TC	5230	Réceptacle	2720063907	Criqué	20031015021	PAC
SA227AC	2400	Aéronef			20031017006	ONT

moteurs

ALLIED SIGNAL						
ALF-502L	7200	Moteur			20031118004	QUE
ALLISON						
250-C20B	6320	Boîte transmission		Limaille	20031117011	ONT
250-C20R	7250	Régulateur carburant	23070108	Défectueux	20031017004	PNR
250-C20R	7250	Turbine	23038160	Défectueux	2 RDS	ATL
250-C20R	7322	Régulateur carburant	23070609	Défectueux	20031120010	ATL
250-C30S	7250	Joint labyrinthe arrière	6893647	Défectueux	20031010002	PNR
AVCO LYCOMING						
ALF-502R-5	7230	Moteur	ALF502R5	Endommagé	20031014006	PAC
ALF-502R-5	7261	Entr. pompe à huile	208313801	Clavette usée	20031104004	PAC
IO-360-L2A	8520	Vilebrequin	13B27121B	Corrodé	20031002005	ONT
O-235-L2C	8520	Arbre	61151	Desserré	20031015016	QUE
O-235-L2C	8550	Robinet purge huile	S19515	Défectueux	20031113002	ONT
O-320-H2AD	7414	Contacts disjoncteurs	ES10384585	Usés	20031015011	ONT
O-320-H2AD	8520	Moteur	O320H2AD	Fuite	20031114005	PNR
O-320-H2AD	8530	Bagues	ST203	Neuves	20031217002	PNR
O-540-A1C5	8530	Soupape d'échappement		Criquée/brûlée	20031014004	PAC
O-540-A1C5	8530	Capuchon axe pist.	LW11775	Usé	20031014003	PAC
TIO-540-AF1B	8530	Moteur			20031103007	ONT
TIO-540-A2B	8530	Jet refroid. pistons	73772	Broyé	20031215001	ONT
TIO-540-A2C	8500	Moteur		Défectueux	20031021004	PNR
TIO-540-F2BD	8540	Turbocompresseur			20031201005	PNR
TIO-540-J2BD	7314	FU entraîné par moteur	RG9080J7AM		20031004001	PNR
BOMBARDIER ROTAX						
912 F3	7322	Membrane	861115	Gonflée	2 RDS	ONT
912 F3	8530	Douille 80 D déformée	922230	Criqué	20031223006	ONT
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-5A5	7200	Moteur			20031024002	QUE
CFM56-5C4	7230	Moteur à turbine			20031113009	QUE
CFM56-7B22	7510	Dispositifs de fixation	AS323710	Desserrés	20031117015	PNR
GARRETT						
TFE731-2-2B	7922	Vanne rég. temp.	1584653	Irrégulière	20031009003	QUE
TFE731-40R-200G	7310	Pompe carburant			20031024007	PAC
TFE731-5R-1H	7200	GARRETT			20031125004	ONT
TPE331-10UA	0000	Satellite	8679225	Criqué	20031224002	PNR
TPE331-10UA	7200	Moteur à turbine			20031105003	ONT
TPE331-10UA	7920	Filtre à huile	GT331	Endommagé	5 RDS	PNR
TPE331-10UGR	7230	Carter combustion	310166811	Criqué	20031020011	PNR
GENERAL ELECTRIC						
CF34-3A1	4920	APU	601R9703011	Défectueux	20031217005	QUE
CF34-3A1	7200	Moteur à turbine			3 RDS	QUE
CF34-3B1	7920	Échang. chaleur tube	5085T10G01	Usé par frottement	20031211004	ATL
CF34-8C1	7310	Dispos. dosage carbur.		Défectueux	2 RDS	QUE
PRATT & WHITNEY						
JT8D-15	7200	Moteur			20031203004	PNR
JT8D-219	2820	Levier carburant câble	S4913808AS12722	Brisé	20031021007	QUE
JT8D-219	4920	Carter boîte transm. APU		Cisaillé	20031106007	QUE
JT8D-219	7120	Rondelle	6252220928	Rompue	20031202001	QUE
PT6A-114A	7250	Disp. retenue segment	3020159	Affaissé	6 RDS	PNR
PT6A-20	7200	Régulateur NF			20031119002	PAC
PT6A-27	7920	Filtre à huile	3033315	Endommagé	20031029002	PNR
PT6A-28	0000	Moteur à turbine	3028004	Neuf	20031224003	ONT
PT6A-28	6120	Levier de renvoi	3011543	Criqué	20031105004	PNR
PT6A-34	7310	Conduit carburant	3011857	Rompu	20031016001	ONT

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
PT6A-41	7260	Moteur		Défectueux	20031128002	ATL
PT6A-50	6100	Hélice	3022797	Desserrée	20031210003	ONT
PT6A-50	7200	Moteur		Défectueux	20031103005	ATL
PT6A-65B	6122	Conduite PY	3032125	Cnquée	20031016003	PAC
PT6A-67B	2435	Joint ST/GEN	3022376	Fuite	20031120002	PNR
PT6A-67B	2435	Génératrice de démarrage	23085024	Revisée	20031022005	PNR
PT6C-67D	7200	Moteur		Défectueux	20031120011	VAR
PT6T-3	7200	Turbine de compresseur		Défectueuse	20031028009	PAC
PW120A	7310	Tube-moteur	82820127101	Hors service	20031216005	ATL
PW123	7530	Tuyau venturi P3	311269001	Cnqué	20031211005	ATL
PW4060	7931	Pression huile moteur			20031002004	QUE
R-985-AN-14B	8530	Cylindre	399353		20031015017	PAC
ROLLS ROYCE						
BR700-715A1-30	7200	Section turbine	MODULE41	Défectueuse/surchauffée	20031126002	NCR
RB211-535E4-37	7320	Pression transitoire	ETPU10002C	Échec du BITE	20031006009	PAC
TAY 611-8	7532	Plaque	EU13933	Défaut de fabrication	20031127006	QUE
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-470	8011	Entraînement arbre	CAM539568	Rompu	20031021009	ONT
IO-470-L	8530	Galet de came	628488	Écaillé	20031021008	ONT
IO-520-D	8530	Cylindre	AEC631397SNA	Séparé	20031001005	QUE
IO-520-M	8530	Cylindre	646657A2	Criqué	20031210002	PNR
O-200-A	8500	Moteur		Défectueux	20031119003	QUE
O-470-11	8530	Cour. directrice d'entrée	Inconnu	Desserrée	2 RDS	PAC
TSIO-360-CB	8540	Accouplement	12509291		20031119004	PAC
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7421	Dispositif d'allumage	SC2036	Brisé	20031205004	PAC
ARRIEL 1B	7421	Dispositifs d'allumage	9550175400	Défectueux	20031127004	PNR
ARRIEL 1D1	7310	Conduit carburant	0301007710	Brisé	2 RDS	PAC

hélices

DOWTY AEROSPACE						
R408/6-123-F	6120	Barre omnibus	697070212	Court-circuitée	20031105006	ONT
R408/6-123-F	6120	Dispositif de commande du pas		697073001A	20031218002	ONT
DOWTY ROTOL						
R212/4-30-4/22	7322	Joint		Rompu	20031007002	QUE
HAMILTON STANDARD						
14SF-23	6111	Bague, moraillon avant	802253180225	Brisé, séparé	20031202002	NCR
14SF-7	6111	Bague de pale	8022532	Cnquée	20031211003	NCR
43E60-581	6111	Ens. de retenue	70242	Surchauffé	20031008002	ATL
MCCAULEY						
1A105/SCM7154	6114	Hélice	1A105SCM7154	Inclusion	20031015008	PNR
2A34C86NP	6110	Cylindre/joint torique	5262163312	Usé	20031015007	PNR

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.

équipements

ARTEX AIRCRAFT						
4530150	2562	Transpondeur d'urgence			20031202003	ONT
BENDIX CORP						
D6LN3200	7414	Chapeau distributeur	10682054	Desserré	20031219002	PNR
EAAEROMARINE						
P0723E105P	2561	Lampe gilet de sauvetage	WARL8A		20031006007	ONT
JANITROL						
94E423	2140	Manocontact différentiel			20031002006	PNR
LAMAR						
DGR3	2424	A.C.U.	DGR3	Hors service	20031020007	PNR
LUCAS A AERO						
CASC501	7320	Régulateur débit carburant			20031209001	QUE
NARCO						
ELT910	2562	ELT	ELT910	Défectueux	20031107012	PNR
POINTER						
400010	2562	ELT			20031017010	PNR
SLICK						
4372	7414	Accouplement à déclic	M3100	Desserré	20031009001	ONT
TELEDYNE						
105005561	7414	Condensateur	10400615B	Ouvert à l'interne	20031030002	ONT
UNITED INSTR						
INCONNU	3413	V.S.I.	7040		20031208001	ONT
WELDON						
421136	2822	Pompe gavage	421136		20031028008	NCR

LÉGENDE

ATA	Code de la Air Transport Association définissant les ensembles/systèmes/composants
N° RDS	N° de contrôle RDS de TC. - À mentionner lors de correspondance ou de requête.
Rég.	Région TC d'où provient le RDS : **PAC** = Pacifique, **PNR** = Prairies et Nord, **ONT** = Ontario, **QUE** = Québec, **ATL** = Atlantique, **OTT** = Ottawa (AC), **VAR** = Plus d'une région

feedback

personnes-ressources

Administration *centrale*

Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDG)
Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178

bureaux *régionaux*

Atlantique

Transports Canada
C.P. 42
95, rue Foundry , 6e étage
Moncton (N.-B.)
E1C 8K6
506 851-7114

Prairies et Nord

Transports Canada
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
204 983-3152
1 888 463-0521

Ontario

Transports Canada
4900, rue Yonge, bureau 300
Willowdale (Ontario)
M2N 6A5
416 952-0352

Québec

Transports Canada
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
514 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800, rue Burrard, bureau 620
Vancouver (C.-B.)
V6Z 2J8
604 666-8777

feedback *(TP 6980F) est un bulletin trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada et qui lui sont signalés quotidiennement.*

Les articles publiés dans **feedback** *sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.*

Pour de plus amples renseignements sur **feedback** *ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.*

Retrouvez-nous dans le cyberespace à :

www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm

Léo N.J. Maisonneuve
Gestionnaire
Programme d'information
Tél. : 613 952-4352
Courriel : maisole@tc.gc.ca

I.A. McNamara
Rédactrice
Programme d'information
Tél. : 613 952-4360
Courriel : mcnamat@tc.gc.ca

B. Goyaniuk
Chef
Maintien de la navigabilité
Tél. : 613 952-4356
Courriel : goyanib@tc.gc.ca

Canada